

Poštovani čitatelji,

Poznato je da motorna vozila sudjeluju s više od 50% u emisiji štetnih tvari u atmosferu. Stoga je u cilju zaštite okoliša, tj. smanjenja njegovog daljnjeg onečišćenja, najveća pozornost usmjerena na smanjenje emisija iz ovog izvora. Smanjenje se već postiglo zajedničkim naporima automobilske i naftne industrije: suvremeni automobili posjeduju sofisticirane motore i sustave (poglavito katalitičke konvertere) koji smanjuju emisiju na najmanju moguću mjeru, dok naftna industrija osigurava goriva primjerene kvalitete koja neće štetno djelovati na automobilski sustav. Primjera radi, dosadašnji napredak u navedenim segmentima omogućio je da stotina danas proizvedenih automobila emitira jednaku količinu zagađivača kao jedan prosječni automobil iz 70-ih godina 20. stoljeća.

Djelatnost prerade nafte (proizvodnja goriva) zagađuje okoliš na dva načina: direktno – emisijama u atmosferu iz procesa za preradu nafte u rafinerijama i indirektno – kao posljedica izgaranja goriva u mobilnim (vozila) i stacionarnim (termoenergetski objekti) trošilima. Stoga se jedino zajedničkim djelovanjem, u proizvodnji goriva i načinu njihovog korištenja, postižu efekti u smanjenju emisija uz socio-ekonomski prihvatljive uvjete.

Moramo znati da već današnja goriva više ne nalikuju gorivima od prije dvadeset ili trideset godina, a pogotovo to neće biti goriva budućnosti, jer su to, više ili manje, složene i strogo specificirane kemijske smjese različitih komponenti. Nadalje, važan element koji je obuhvaćen pitanjem o kvaliteti goriva, jest potpuno uklanjanje olova iz benzina, što je proces prisutan u cijelom svijetu, posebice u Europi. U zemljama Europske unije olovo je u potpunosti već eliminirano, dok će ostatak Europe taj proces morati dovršiti do kraja 2005. godine. Hrvatska je već jako smanjila potrošnju goriva s olovom, tako da je potrošnja takvog goriva pala ispod razine od deset posto ukupne potrošnje benzina u nas.

Uz naftnu i automobilsku industriju, važan element cijelog procesa su direktivne i provedbene mjere zakonodavne vlasti, jer s jedne strane imamo razvoj sustava koji omogućuju smanjivanje razine štetnih sastojaka u ispušnim plinovima, a s druge strane su prisutna sve stroža ograničenja vezana uz kvalitetu (sastav) goriva, od čega je ograničenje razine sumpora u gorivu najvažniji parametar, što je zadatak naftne industrije.

Hrvatska kao proizvođač goriva mora ugraditi u svoj zakonodavni sustav onu regulativu koja se primjenjuje u EU zato što je Hrvatska istaknula svoju kandidaturu za članstvo u EU i dobila datum za početak pristupnih pregovora, kao i zato što je većina novih trošila porijeklom iz EU i ima zahtjeve za kvalitetom goriva koja je na snazi u EU. Direktivama EU i njima slijednim EN normama reguliraju se emisije, čime se indirektno određuje i kvaliteta goriva, pri čemu mislimo na tzv. «čista» goriva. Naime, kako Hrvatska nema vlastitu proizvodnju automobila, a uvezeni automobili, od kojih je većina iz zemalja Zapadne Europe, traže određenu kvalitetu goriva kako bi njihovi sustavi za pročišćavanje ispušnih plinova radili efikasno, to

znači da i hrvatska naftna industrija, odnosno njezin rafinerijski segment mora proizvoditi goriva koja će biti prilagođena tim normama.

Drugi je problem, o čemu je bilo riječi i na nedavno održanom stručno-znanstvenom skupu „Goriva 2004“ u Šibeniku, u okviru rasprave Okruglog stola, da proces prilagodbe naših rafinerija tim zahtjevima mora biti optimalan, odnosno da mora slijediti uvjete socio-ekonomskog okruženja kakvo vlada u našoj zemlji. To, uostalom, priznaje i sama Europska unija kroz kriterije koje propisuje. Radi se, naime, o vrlo skupim zahvatima na modernizaciji rafinerija, tako da su i ostale zemlje u tranziciji, između ostalih i one koje su ove godine ušle u sastav EU, vodile zasebne pregovore o procesu prilagodbe domaćeg tržišta sukladno smjernicama Unije. Prvo uvodno izlaganje s rasprave Okruglog stola donosimo u ovom broju časopisa.

Čak i sama EU određenim sredstvima potiče optimalan razvoj svakog tržišta u pravcu proizvodnje i primjene «čistih» goriva u pojedinoj zemlji. Nije zanemariva u tom smislu i struktura motornog fonda, odnosno, onoga što obično nazivamo voznim parkom, koji je za svaku zemlju različit. Jasno je da je motorni fond u, primjerice, Njemačkoj, Francuskoj ili Italiji, znatno mlađi od onoga u Hrvatskoj, što znači da zahtijeva i kvalitetu goriva primjerenu novim strogim zahtjevima. U Hrvatsku, također, sve više i više dolaze ti novi i unaprijeđeni automobili, ali još uvijek imamo i mnogo starijih automobila, tako da bi bilo neracionalno, ali i nepotrebno da odjednom ili «preko noći» u ukupnoj količini počnemo proizvoditi gorivo s ultraniskim sadržajem sumpora.

Na tragu ovakvih kretanja i trendova glede razvoja trošila, primjene goriva i zahtjeva tržišta, smatramo da su racionalno utemeljeni i prihvatljivi zaključci 37. stručno - znanstvenog simpozija GORIVA 2004, kojeg je organiziralo Hrvatsko društvo za goriva i maziva - GOMA:

- 1) Hrvatsko društvo za goriva i maziva - GOMA podržava uvođenje goriva čije su specifikacije vezane uz zahtjeve kvalitete u EU.
- 2) Poštivajući specifičnosti hrvatskog tržišta, u prvom redu strukture motornih vozila, Hrvatsko društvo za goriva i maziva smatra da je opravdano postupno uvođenje goriva s nižim sadržajem sumpora zbog ekoloških, energetskih i ekonomskih razloga.
- 3) Uvažavajući iskustva zemalja koje predvode u uvođenju "čistih" goriva, pozivaju se i resorna ministarstva Vlade RH da sustavom poticaja ubrzaju realizaciju investicija u modernizaciju rafinerija.
- 4) Hrvatsko društvo za goriva i maziva preuzima na sebe obvezu koordinacije aktivnosti u upoznavanju i edukaciji svih zainteresiranih strana o problematici kvalitete i optimalne primjene različitih kvaliteta goriva na tržištu RH.

Vaš gost urednik,

Miroslav Jednačak